

Erfahrungen im Flug- und Schleppbetrieb mit einem Ecolight-Flugzeug

Unser Ecolight-Flugzeug – eine Remos G-3 Mirage – hat seit dem 22. Juli dieses Jahres die Sonderbewilligung, mit deutschem Kennzeichen D-MELH, hier in der Schweiz zu fliegen. In Deutschland und auch in anderen Ländern fliegt dieses Flugzeug schon seit 1998 sehr erfolgreich. Wir haben unser Ecolight in Mollis stationiert und sind bis heute gut 100 Stunden damit geflogen. „Was ist denn so besonders an diesem Ecolight? Es sieht ja aus wie ein richtiges Flugzeug.“ Das war eine häufige Frage. Das Besondere an diesem Flugzeug ist sicher zum einen das Gewicht. Es wiegt nur ca. 300 kg. Weiter ist es zum Beispiel mit einem Gesamtrettungssystem (Raketenfallschirm) ausgerüstet. Auch kann man dieses Flugzeug sehr einfach zusammenklappen, um es in einem Anhänger oder im Hangar platzsparend unterzubringen. Ausserdem ist es sehr leise und sparsam im Treibstoffverbrauch. Das breite Geschwindigkeitsspektrum – von max. 225 km/h bis hinunter auf 65 km/h ist natürlich auch interessant. Der günstige Kaufpreis und die Unterhaltskosten sind weitere Faktoren, die ein Ecolight-Flugzeug auszeichnen.

Mich persönlich interessierte besonders, wie sich dieses Ecolight im Gebirge eignet. Von der guten Steigleistung – welche natürlich im Gebirge ein entscheidender Vorteil ist – war ich von Anfang an fasziniert. An einem heissen Sommertag starteten wir zu zweit, also voll beladen auf dem Flugplatz Mollis mit Kurs Tödi, dem höchsten Glarner Berg. Kurz nach dem Start reduziere ich die Leistung auf die zulässige Dauersteigleistung. Genau 15 Minuten nach dem Abheben befanden wir uns 150 m über dem 30 km entfernten und 3600 m hohen Gipfel. Auch bei turbulenten Bedingungen im Gebirge vermittelt das Ecolight ein sicheres Gefühl und ist sehr gut kontrollierbar, sollte aber nicht schneller als 150 km/h geflogen werden.

Natürlich waren wir gespannt, wie sich das Ecolight beim Segelflugzeugschlepp verhielt. Von Deutschland her wussten wir, dass das Schleppen gut funktioniert. Die ersten Schleppe in der Schweiz fanden in der diesjährigen aussergewöhnlichen Sommerhitze und zudem im Gebirge statt. Auf dem Flugplatz Mollis hatten wir mit der grossen Piste einen idealen Test-Flugplatz, um erste Versuche und Messungen durchzuführen. Die Leistungsdaten wurden mit einer Robin DR40 180PS verglichen und wir stellten folgendes fest: die Startstrecke mit den Einsitzern war etwas kürzer als mit der Robin, die Startstrecke mit dem Doppelsitzer (ASK-21) war gleich. Die Steigleistung mit einem Einsitzer war praktisch identisch und mit einem Doppelsitzer um ca. 10% schlechter. Wir schleppten eine ASK-21 doppelsitzig in sehr heisser Luft auf 2700 m und hatten dabei mit dem flüssigkeitsgekühlten Rotax 912 ULS keinerlei Temperaturprobleme. Auch beim schnellen Absinken mit 8-10 m/s kann die Betriebstemperatur des Motors durch die Oelkühlerklappe, welche vom Cockpit aus stufenlos reguliert werden kann, problemlos gehalten werden. Bei weiteren Schleppe mit dem Doppelsitzer versuchten die beiden Segelfluglehrer das Verhalten bei extremen Schleppefluglagen. Ueberrascht stellten wir fest, dass es durch die etwas langsamere Schleppegeschwindigkeit und die kleinere Masse des Schleppeflugzeuges sehr schwierig ist, überhaupt einen Seildurchhang zu produzieren. Durch die tiefe Mindestgeschwindigkeit des Schleppeflugzeuges (65km/h) kann es durch das Segelflugzeug abgebremst werden ohne abzutauchen, wodurch der ganze Schleppezug ruhiger ist als mit einer schweren und schnelleren Maschine. Der Versuch der Segelfluglehrer, das Ecolight aufzuhängen, scheiterte. Ich sah im Rückspiegel wie das Segelflugzeug hinter mir abtauchte und dann steil nach oben stieg. Ich machte mich auf einen kurzen Sturzflug gefasst, aber der Segler konnte das Heck des Ecolight nicht heben. Beim Hochziehen des Segelflugzeuges wurde der ganze Schleppezug stark abgebremst. Mein Geschwindigkeitsmesser im Schleppeflugzeug zeigte nur noch 70 km/h an, eine Geschwindigkeit, bei der die G-3 immer noch stabil und gut steuerbar in der Luft liegt. Wir versuchten dieses Manöver mehrmals und kamen zum Schluss, dass es

praktisch unmöglich ist, das Ecolight mit einer ASK-21 aufzuhängen. Alle Beteiligten an diesen Versuchen waren schlussendlich von der Gutmütigkeit und der Eignung des Ecolight-Flugzeuges als Segelflugschlepper überzeugt. Weitere Schleppversuche mit der Remos G-3 Mirage machten wir bereits in Münster, Schänis, Amlikon und Beromünster.

Auch als ökologisches Reiseflugzeug hat sich unser Ecolight bewährt. Auf einer Reise bei schwierigem Wetter zur Nord- und Ostsee, mit Landung auf der Insel Borkum, weiter dann östlich bis nahe Rostock und über Berlin wieder zurück nach Mollis, konnten wir uns von der Bequemlichkeit, der grossartigen Rundschau, von einer perfekten Lüftung und effizienten Heizung, sowie den durchaus ausreichenden Gepäckraum überzeugen. Trotz grösserer Flugstecken durch Regen liefen die Scheiben nie an und die Kabine blieb komplett trocken. Mit einer Reisegeschwindigkeit von 180 km/h bei 65% Leistung kommt man gut vorwärts und verbraucht ca. 14 Liter bleifreies Autobenzin pro Stunde.

Walter Elmer
Airsportcenter Mollis